Cena 50 gr.

PRZEGLĄD BAŁTYCKI

THE BALTIC REVIEW



Przegląd Bałtycki
The Baltic Review

Nr. 1 | Gdynia, dnia 1 września 1928 r. | Rok I

Od wydawnictwa

Żyjemy dzisiaj pod znakiem silnego rozwoju gospodarczego Państwa Polskiego, uwydatniającego się we wszystkich jego dziedzinach. Jedną z nich a bodaj najważniejszą, jest rozbudowa i rozwój portu polskiego Gdyni. Ostatnie lata dały krajowi naszemu nowocześnie zbudowany port, przez który prowadzi droga do polskiej ekspansji zamorskiej. W Gdyni rośnie ruch portowy, budują się krany, magazyny, placówki przemysłowe, jednem słowem powstaje nowe ognisko polskiego życia gospodarczego. Akcja ta, w której udział bierze cały naród polski, zasługuje na to, aby poszczególne jej etapy notowano i zapoznawano z nimi szerokie sfery społeczeństwa a zarazem też zainteresowane koła gospodarcze zagranicą. Zadania tego podejmujemy się, przystępując z dniem dzisiejszym do wydawnictwa naszego dwutygodnika p. t. Przegląd Bałtycki.

Postaramy się podawać czytelnikom naszym źródłowy i wszechstronny materjał informacyjny i mamy niezłomną nadzieję, że usiłowania nasze zdobędą nam przyjaciół, dla których kwestja morska nie będzie tylko czczem słowem, lecz czynnikiem, który przyczynić się ma do ustalenia potęgi gospodarczej naszego państwa, a nad którym dla dobra ogółu popracować warto. W tej myśli idziemy w kraj.

Wydawnictwo

Intensywny rozwój portu

Już od dłuższego czasu wykazuje obrót towarowy w porcie tutejszym stałą tendencję zwyżkową, przekraczając obecnie cyfrę 200 tysięcy ton miesięcznie. Ogólny obrót towarów w I-szem półroczu 1928 r. wynosił 875 tysięcy ton w liczbie tej przypada na import 95 tysięcy ton. W eksporcie dominujące miejsce zajmuje nadal węgiel, którego wywieziono łącznie z węglem bunkrowym 776 tysięcy ton Resztę eksportu stanowi drzewo i cement. Między towarami importowanymi najważniejsze miejsce zajmują ryż, następnie nawozy sztuczne, które przywieziono w łącznej ilości przeszło 87 tysięcy ton. Pozatem przywożono złom żelazny, bawełnę, wina i likiery.

Jeżeli w dalszym ciągu obrót towarowy w tutejszym porcie wykazywać będzie taką samą tendencję wzrastania to już dzisiaj ustalić można, że za cały rok bieżący port tutejszy osiągnie rekordową cyfrę 2,500,000 ton obrotu.

Cyfra ta świadczy wymownie o wielkiej intenzywności pracy w porcie gdyńskim, jakoteż o pełnem wykorzystaniu go pod względem eksploatacji. Należy bowiem wziąść pod uwagę, iż dotychczas tylko 1100 m. nabrzeża służy celom przeładunkowym. Stanowi to zaledwie 6-tą część linji przeładunkowej, którą osięgnie port gdyński do roku 1931 przez wykończenie i oddanie do użytku dalszych dwu basenów portowych. Zdolność przeładunkowa portu wynosić będzie wtenczas 8 miljonów ton obrotu rocznego. Tak więc wydajność portu naszego już dzisiaj jest bardzo wielka i znacznie przekracza granicę, którą w normalnych warunkach można było przewidzieć.

Przyczyną tak pomyślnego zjawiska jest stosowanie w porcie tutejszym najnowszych urządzeń przeładunkowych, a zwłaszcza dźwigów. Pierwsze 4 dźwigi wybudowano kosztem rządowym Obsługują one naładunek węgla i towarów importowanych. Na szczególne podkreślenie zasługują inwestycje Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa dla Handlu i Transportu „Polskarob", które to Towarzystwo z końcem lipca br. uruchomiło dla przeładunku węgla 2 dźwigi będące ostatnim wyrazem doskonałości technicznej. Budowa dalszych urządzeń tego Towarzystwa jest w toku. Na innem miejscu pozwolimy sobie znaczenie tych inwestycji obszerniej opisać.

Oprócz tego inicjatywa prywatna w kierunku inwestycji portowych wychodzi i z innych przedsiębiorstw. Wymienić tu należy „Warszawskie Towarzystwo Transportowe", które rozpoczęło budowę wielkiego i wzorowego magazynu, zaopatrzenego we wszelkie urządzenia potrzebne do przechowywania towarów wrażliwych na zmiany atmosferyczne Również kilka innych firm już obecnie czyni

Kwestja robotnicza w Gdyni

Z pośród rozlicznych zagadnień gospodarczych, które pozostają w ścisłej łączności z rozwojem portu gdyńskiego, dotychczas stosunkowo najmniej uwagi poświęcano kwestji robotniczej. To też w sprawie tej zachodzą liczne niedomagania. Dotyczą one przedewszystkiem kwestji mieszkaniowej i opieki socjalnej.

Pobieżnie ustala się cyfrę robotników, zatrudnionych w Gdyni tak przy rozbudowie i eksploatacji portu, jakoteż przy inwestycjach miejskich i budowlach prywatnych na 6000. Jest to zatem prawie tyle, ile wynosi obecna liczba stałych mieszkańców Gdyni.

Robotnicy gdyńscy stanowią tak pod względem pochodzenia jakoteż zapatrywań politycznych element niejednolity. Pochodzą w przeważnej części z dalszych okolic kraju, z których przybyli do Gdyni w poszukiwaniu pracy z powodu panującego tam bezrobocia. Zaledwie znikoma część tych robotników należy do stałych mieszkańców gdyńskich, w przeważnej zaś części pozostawili oni swoje rodziny w miejscach pochodzenia. Na osiedlenie się ich w Gdyni nie pozwalają ciężkie warunki mieszkaniowe. To też warunki bytowania tych ludzi, oderwanych od swych rodzin i wygód życia domowego są bardzo niepomyślne. Część ich zamieszkuje w prymitywnych barakach, wznoszonych przez ich obecnych pracodawców na terenie miasta i portu Gdyni, w warunkach niepomyślnych pod względem zdrowotności i higjeny, część zaś szuka schronienia poza Gdynią i okolicznymi wioskami, zdala od miejsca pracy.

Nie będąc ściślej związani z Gdynią, wywożą robotnicy zapracowany w Gdyni pieniądz poza jej granice. Sprawa ta wpływa w wysokim stopniu ujemnie na rozwój miejscowego handlu. Kupiectwo zainteresowane jest w tem, aby wzrosła liczba jego stałych odbiorców. Nie ulega też wątpliwości, że ogólny gospodarczy rozwój Gdyni mógłby się posuwać w żywszem tempie, gdyby pieniądz tu wypłacany w postaci zarobków, zasilał handel miejscowy, wzgl. część jego lokowana została jako oszczędności w bankach.

Ponadto normalny rozwój Gdyni wymaga także wytworzenia zastępów robotnika wykwalifikowanego, co zwłaszcza ze względu na prace przy eksploatacji portu posiada wielkie znaczenie. Osiągnięcie tego celu będzie jednak niemożliwe, dopóki nie da się robotnikom możności osiedlenia się na stałe w Gdyni w warunkach dla nich możliwych.

Tak więc na czoło zagadnień robotniczych wysuwa się kwestja mieszkaniowa. Dotychczas dla sprawy tej uczyniono bardzo niewiele. Zapoczątkowano w Grabowie obok Gdyni budowę kolonji robotniczej na ca. 60 mieszkań. Ponadto planuje Magistrat Gdyni przy rozbudowie Oksywia około 100 działek na budynki robotnicze. Wszystkie te usiłowania nie pozostają jednak absolutnie w żadnym stosunku do wielkich rzesz robotniczych, pracujących w Gdyni. Stosunki te wymagają radykalnej zmiany i jest koniecznem, aby miarodajne czynniki rządowe jakoteż komunalne przy budżetowaniu inwestycji dla Gdyni sprawie mieszkań robotniczych więcej poświęcały uwagi i środków pieniężnych. Należy powołać do życia i popierać finansowo kooperatywy mieszkaniowe.

W dziedzinie opieki socjalnej całkiem uzasadni ne są liczne skargi tutejszych robotników. Już wyżej zaznaczyliśmy, że robotnicy zmuszeni są zamieszkiwać w warunkach wysoce niehigjenicznych i szkodliwych dla zdrowia. Ponadto na porządku dziennym mamy także w Gdyni nieszczęśliwe wypadki, którym robotnicy ulegają przy ciężkiej pracy w porcie i przy budowlach. To też należałoby się spodziewać, że odpowiednie instytucje, powołane na mocy ustaw do otaczania robotników opieką i pomocą sanitarną, dołożą starań, aby robotnik mógł w należytej mierze z tej opieki korzystać.

Tymczasem nie mamy w Gdyni szpitala ani ambulatorjum ani samochodu sanitarnego, które to urządzenia pozwoliłyby udzielić choremu lub rannemu robotnikowi szybkiej pomocy. Kasa Chorych znajduje się dotychczas w Wejherowie, a w Gdyni jest tylko oddział, nie wyposażony ani w dostateczną pomoc sanitarną, ani też w odpowiedni personel. Siostry Miłosierdzia przeznaczyły w swym nowowybudowanym domu przy ul. Portowej 11 pokoi na szpital, ale brak w nim umeblowania i potrzebnych urządzeń.

Z powodu takiego stanu rzeczy pozbawieni są robotnicy sprawnej opieki i pomocy lekarskiej i zmuszeni są po zapomogi jeździć do Wejherowa, a rannych i ciężko chorych robotników przewozi się taksówkami do szpitala w Wejherowie. Stwierdzić więc należy, że Kasa Chorych w Wejherowie, która w przeważnej mierze czerpie dochody ze składek od robotników gdyńskich, w niedostatecznej mierze wywiązuje się ze swoich obowiązków. Powinnaby ona przedewszystkiem odpowiednio wyposażyć szpital Sióstr Miłosierdzia w Gdyni. Następnie koniecznem jest, aby w Gdyni powstała samodzielna Kasa Chorych, gdyż obecny stan rzeczy oprócz całej stąd wynikającej niedogodności dla robotników, sprzeczny jest z ustawą, która przewiduje Kasę Chorych w miejscowościach, w których zatrudnia się ponad 4000 robotników. Następnie nieodzownie potrzebną jest stacja opatrunkowa na terenie portu, gdzie najczęściej zachodzą nieszczęśliwe wypadki. Ze względu na konieczność sprawnego działania służby sanitarnej potrzebny jest także w Gdyni samochód sanitarny.

starania w celu uzyskania nabrzeży i wybudowania tam dalszych magazynów. Dzięki temu w niedalekiej już przyszłości będzie można na Gdynię kierować także import towarów kolonjalnych, który dotychczas odbywał się wyłącznie przez Gdańsk.

Dla ogólnej charakterystyki rozwoju portu tutejszego nadmienić wypada, że już dzisiaj port Gdynia co do wydajności swej przewyższał Libawę i osięgnął przedwojenny stan obrotów Gdańska.

Prace nad rozbudową portu posuwają się w szybkim tempie. Zatrudnia się stale przy samej tylko rozbudowie portu około 1500 robotników. Z pośród najważniejszych prac, które się obecnie dokonuje, wymienić należy przedłużenie mola węglowego, budowę mola rybackiego, bagrowanie dna i nowych basenów oraz budowę okólnej szosy Gdynia-Oksywie.

Znaczenie Gdyni dla międzynarodowego handlu najlepiej oświetli poniższe zestawienie, dotyczące frekwencji okrętów w tutejszym porcie za 1-sze 6 miesięcy b. r

Do portu przybyło statków 492 pojemności 421,594 ton r. n. w tem parowców 474, motorowo-żaglowych 9. motorowych 3, holowników 3, lichtug 3. Pod względem narodowości: angielskich 14 o pojemności 21,627 t. r. n. duńskich 36. o pojemności 33,949 ton r. n., estońskich 5 o pojemności 3,572 t. r. n, finladzkich 2 o pojemności 4,914 t. r, n. francusk. 26 o pojemności 60,394 t. r, n, gdańskich 7 o pojemności 3.819 t. r. n. holenderskich 2 o pojemności 795 t. r, i., litewski 1 o pojemności 438 t, r. n., łotewskich 48 o pojemności 44,935 t. r. n., niemieckich 101 o pojemności 66,692 t. r. n., norweskich 34 o pojemności 25,585 t. r. n., polskich 55 o pojemności 47.500 t, r. n., szwedzkich 161 o pojemności 107.374 t. r. n., próżnych 393, z ładunkiem 99. Przywieziono pasażerów 1261 towaru 94915,5 ton w tem tomasyny 39,596 ton z Rotterdamu, Gandawy, Menstad i Anwerpji. Saletry 6,292 t. z Skien i Porsgrund, kamienia brukowego 5,099 ton z Karlshamn, Strömstad, Götheborg, Lysekil, Humenstrad, Rico i Kotka, ryżu 42.103 ton z Hamburga, Rangoon i Bassein, fosfatu 1.000 ton z Hamburga, drobnicy 149.5 z le Havru i Hamburga, trawy morskiej 90 ton z Casablanca, amunicji 380 ton z Kotka, wina 127 ton z te Havre i Hamburga, szyn żelaznych 61 ton z Kiel, siarki 1 tona z Hamburga, muszli 15 ton z le Havre, likieru 2 tony z le Havre.

Z portu wyszło 493 statków o pojemności 421.149 t. r. n-, w tem parowców 473, motorowo-żaglowych 9, motorowych 3, holowników, 4 lichtug 4. Pod względem narodowości: angielskich 13 o pojemności 20.729 t. r. n., duńskich 36 o pojemności 33 949 t. r. n., estońskich 5 pojemności 3 572 t. r. n., finlandzkich 2 o pojemności 4.914 t. r. n., francuskich 26 o pojemności 60.394 t. r. n., gdańskich 7 o pojemności 3.819 t. r. n, holenderskich 2 o pojemności 795 t. r. n, litewskich 1 o pojemności 438 t. r. n., łotewskich 46 o pojemności 43.601 t. r. n., niemieckich 103 o pojemności 67.507 t. r. n., norweskich 32 o pojemności 23.659 t. r. n., polskich 55 o pojemności 50.947 t. r. n., szwedzkich 165 o pojemności 106.825 t. r. n., próżnych 70, z ładunkiem 423, pasażerów wyjechało 6465, towaru wywieziono 779.135.66 ton, w tem dębiny w klocach 1 700 ton via Gdańsk i do Götheborg, cementu 1000 ton do Ameryki południowej, drobnicy 71.16 ton do le Havre, mebli 2 tony do le Havre, węgla eksportowego do Algieru 4.600 ton, do Belgji 28.429.5 ton, Danji 124.364.5 ton, Finlandji 81.253.5 ton, Francji 11.143 ton, Holandji 3.145 ton, Litwy 15.831 ton, Łotwy 36.824.5 ton, Niemiec 1.770 ton, Norwegji 99.468.5 ton, i do Szwecji 329.422.5 ton. Ogółem węgla eksportowego 736.252 ton, paliwnego 39 507.5 ton.

Ogólny obrót w pierwszej połowie 1928 roku wynosił 874.051.16 ton.

Niemcy o Gdyni

„Vossische Zeitung" zamieszcza bardzo ciekawy, wyczerpujący artykuł p t.: „Zwrotny punkt o losach Gdańska", dr. Wernera Mahrholza. Głos ten jest bardzo znamienny i dlatego winien obudzić u nas zainteresowanie Autor wskazuje, że Gdańsk ma jeden ciężar. Ciężarem tym jest Gdynia. Dr. Mahrholza do tego stopnia zainteresowała Gdynia, że postanowił tam pojechać i zapoznać się z rozbudową tego nowego portu. Swoje pierwsze wrażenie autor formołuje w następujący sposób: „Od budy jarmarcznej do wspaniałego dworca jest tu jeden krok tylko". Tak jednak powstawać musiały — zdaniem autora — wielkie miasta amerykańskie. Przed paroma laty widziało się tu mchem porosłe chaty rybackie — dzisiaj widzimy przed sobą plan całego miasta o 100 tys. mieszkańców. Co się tyczy samego portu, to dr Mahrholz stwierdza, że jest rzeczą naprawdę zadziwiającą, co tu zrobiono w ciągu ostatnich trzech lat. Tempo tej budowy wyda się dopiero zrozumiałe, jeśli uprzytomnimy sobie, że 4—8 tysięcy ludzi pracuje tu na trzy zmiany dzień i noc, przedewszystkiem, przy fabrykacji wielkich bloków betonowych na budowę nabrzeży. Rozwój portu jest zupełnie dobry. Dalej autor stwierdza, że nawet i duże okręty mogą przybijać do tego dobrze i wygodnie położonego portu. Autor konkluduje, że przesąd o t. zw. polskiej gospodarce upada najzupełniej. Dr. Mahrholz wrócił do Sopot polskim statkiem, który — jak pisze — jest rzeczywiście współcześnie i komfortowo urządzony. Opuszczając Gdynię dr. Mahrholz wyraża przekonanie, że nowe miasto portowe będzie z czasem konkurencją dla Gdańska.

Prasa francuska o naszym porcie

Znany pisarz francuski Andre Therive ogłosił w Le Journal artykuł, będący pierwszym z całego cyklu artykułów o Polsce, jaki wymieniony autor zamierza opublikować. Pierwszy artykuł poświęcony jest budowie portu w Gdyni. Therive, który niedawno zwiedził Polskę, wyraża się z niekłamanym zachwytem o olbrzymich rezultatach, osiągniętych w tak krótkim stosunkowo czasie i stwierdza, że wobec tego trudno przypuszczać, aby Polska zgodziła się kiedykolwiek na wyrzeczenie się wybrzeża morskiego i korytarza pomorskiego. Przypuszczenie to musi być usunięte w krainę marzeń, gdy się raz zobaczyło sposób, w jaki Polska zainstalowała się na wybrzeżu oraz olbrzymi wysiłek pieniężny, czyniony tam przez nią z takiem zamiłowaniem.

W obawie przed Gdynią

Dowiadujemy się, że żądanie niemieckich miast portowych o obniżenie taryfy kolejowej zostało obecnie uwzględnione. Rząd Rzeszy obniżył taryfę dla przewozu towarów z Polski i do Polski o 3—50 proc. Tą drogą pragną Niemcy zatamować iście amerykański rozwój Gdyni. Zdaje się nam, że ten środek celu swego nie dopnie.

Kwestja należytego wyzyskania portu własnego w Gdyni i zapewnienie mu dalszego rozwoju, przyjęła w kołach kupiectwa polskiego taki rozgłos, że naturalnego rozwoju wypadków podobnymi środkami wstrzymać już nie można. Gdynia zaczyna Niemców niepokoić. Ten fakt powinien nas zachęcić do podwojenia naszych wysiłków, wskazuje nam przecież wielkie znaczenie portu polskiego w wielkich zawodach gospodarczych między Polską a Niemcami.

Gdańsk a Królewiec

Lata powojenne przyniosły szereg przeobrażeń i przegrupowań w dużych ośrodkach gospodarczych nad Bałtykiem położonych. Dzięki powstaniu kilku nowych państw, a więc i nowych organizmów gospodarczych porty bałtyckie zyskały na znaczeniu, niektóre z nich zaś w szybkiem tempie dążą do poziomu światowego. Są jednak i takie przy których znaczenie zmalało, do nich zaliczyć należy Królewiec.

Śmiało można powiedzieć, że w przeciągu ostatnich lat port gdański w zupełności pokonał konkurencję, jaką dla niego stanowił port w Królewcu. Rzecz oczywista, że głównym powodem wspaniałego rozwoju Gdańska a zarazem prawie że zupełnego upadku portu królewieckiego była wojna celna między Polską a Niemcami. Królewiec, odcięty granicą celną od Polski i krajów na wschód leżących stracił teren, który go przed wojną zasilał dając mu możność wówczas już dość pomyślnego rozwoju. Rozrost ten postępował w owym czasie ze stratą Gdańska, który dla Niemców odgrywał mniej ważną rolę. Podczas kiedy inwestowano duże kapitały w porcie królewieckim doprowadzając go do stanu portów nawskroś nowoczesnych, zaniedbywano Gdańsk nieinwestując ani nawet części tego wkładu, jaki otrzymał Królewiec.

Zmieniły się jednak granice państw, Polska otrzymała własny dostęp do morza oraz duże prawa na terenie Wolnego Miasta. Mając jako zaplecze kraj tak bogaty w dobra gospodarcze, jakie posiada Polska, Gdańsk odrazu zyskał znaczenie, a dzięki mądrej gospodarce inwestycyjnej staje się coraz bardziej nowoczesnym portem. Na szali jego wspaniałego rozwoju zaważyła przedewszystkiem wojna celna a następnie strajk górników angielskich, który pozwolił Polsce wywieść przez swe porty olbrzymie ilości węgla. Również w dziedzinie eksportu drzewa Gdańsk pobił Królewiec na całej linji. Polskie drzewo które przez długi czas eksportowano z Kresów Wschodnich przez Królewiec, zaczęto kierować na Gdańsk rozwijając tem samem w tymże mieście i tę ważną dziedzinę handlu. Wywóz i przewóz przez Gdańsk z Polski i do Polski wzrasta z każdym dniem, sprawność zaś jego portu osiąga coraz wyższy poziom. Pracuje się tu dzisiaj już przy najwyższym wysiłku na trzy zmiany, również kontynuuje się w szybkiem tempie roboty około rozbudowy urządzeń portowych. Jeśli gdzie, to w porcie Gdańskim zaobserwować można wyścig pracy, umożliwiony temu portowi przez wydzielenie go z granic państwa niemieckiego i wcielenie go w orbitę polskiego organizmu gospodarczego.

Całkiem odmienny widok przedstawia obecnie port królewiecki, niegdyś najbardziej ożywiony port na wodach północno-wschodnich. Olbrzymie krany w nowocześnie wybudowanych basenach portowych są unieruchomione. W porcie panuje cisza, zaledwie kilka mniejszych statków ładuje drobnicę, od czasu do czasu tylko zawija do portu statek większy, czasem pasażerski. Sfery miarodajne nie tracą jednak nadziei, spodziewając się znacznego ożywienia ruchu, szczególnie w dziedzinie eksportu drzewa, po zawarciu traktatu handlowego z Polską.

W przewidywanin tego eksportu, który czy prędzej czy później nastąpi, władze portu królewieckiego przeprowadziły szereg ulepszeń przeładunkowych, które umożliwią sprawny i szybki przeładunek.

Gdańsk słusznie widzi w Królewcu groźnego konkurenta, który dzisiaj bezsilny, po zawarciu jednak traktatu handlowego z Polską w dziedzinie eksportu drzewa wyeliminować może dzięki dogodnemu położeniu oraz sprawności przeładunkowych wszelką konkurencję, a więc i Gdańsk. To też władze i prasa Gdańska coraz częściej wskazują na konieczność porozumienia się czynników zainteresowanych w kierunku podziału kontyngentów wywozowych między obydwa porty oraz z drugiej strony zagwarantow nia Gdańskowi w przyszłym traktacie handlowym między Polską a Niemcami praw i udogodnień, jakie pozwoliłyby mu na konkurowanie z współzawodnikiem, jakim bezsprzecznie w przyszłości będzie port królewiecki.

Komisja rozbudowy Gdyni

Dnia 8 września b. r. odbędzie się posiedzenie komisji rozbudowy portu i miasta Gdyni pod przewodnictwem dyr. dep morskiego inż. Nosowicza. Porządek dzienny posiedzenia komisji obejmie m. in. referat Min. Robót Publ „O regulacji miasta", referat Min. Komunikacji „O planie stacji", referat Min. Robót Publ „O wylocie ulicy Portowej", referat magistratu o „Potrzebach terenowych dla inwestycji miejskich", referat o przydziale terenów dla gmachów państwowych i samorządowych", referat magistratu „O budowie małych mieszkań", referat naczelnika budowy portu o „Budowie szosy do Oksywia", oraz jeszcze kilka referatów o kasie chorych, o opłatach statystycznych. W obradach komisji wezmą udział: delegaci Ministerw Spraw Wewnętrznych, Skarbu, Wojska, Pracy i Opieki Społecznej, Robót Publicznych, Rolnictwa Komunikacji, Poczt i Telegrafów, oraz delegaci Województwa Pomorskiego, budowy portu, magistratu w Gdyni i Banku Gospodarstwa Krajowego.

Radjo-Stacja krótkofalowa w Gdyni

Projekt budowy krótkofalowej radjostacji w Gdyni, którąby wobec przeciążenia linji telefonicznej Warszawa-Gdynia miała służyć dla komunikacji bezpośredniej między Warszawą i Gdynią oraz stacjami krótkofalowemi dla oficjalnej komunikacji ze Skandynawją, wchodzi w realne tory. Kierownik radjostacji krótkofalowej min. poczt. inż. kpt. S. Zborowski, wyjechał już do Danji, Holandji, Belgji, Francji i Anglji, celem zbadania istniejących w tych państwach krótkofalowych radjostacji, oraz porozumienia się z niemi co do warunków komunikacji krótkofalowej ze stacją Gdyni. Nowa radjostacja ustawiona będzie prawdopodobnie na gmachu nowego urzędu pocztowego.

Oprócz usunięcia powyższych niedomagań, wskazanem jest jeszcze utworzenie w Gdyni Państwowego Urzędu Pośrednictwa Pracy i Inspektoratu Pracy. Urzędy te znajdują się dotychczas w Wejherowie, wskutek czego, zwłaszcza jeżeli chodzi o pośrednictwo pracy, robotnicy gdyńscy korzystać z niego nie mogą. Odnoszenie się również w razie ewentualnych zatargów z pracodawcami do Wejherowa jest dla robotników połączone z wielu trudnościami.

Już obecnie stwierdzić można w Gdyni obecność bardzo wielu bezrobotnych, którzy, popadłszy w nędzę stanowią niebezpieczny element, który tworzyć może materjał podatny dla agitacji przeciwpaństwowej.

Zatrudnienie wszystkich robotników, poszukujących pracy w Gdyni, niemożliwe jest także dlatego, ponieważ nie przestrzega się w należytej mierze przepisanych godzin pracy. Wprawdzie niektóre zajęcia, zwłaszcza przy rozbudowie portu, z konieczności rzeczy wymagają pracy ponad ustawowy 8 miogodzinny dzień pracy, jednak w wielu wypadkach przekracza się tę granicę w sposób szkodliwy dla ogółu robotników, tolerując pracę do 14 a nawet i więcej godzin na dobę. Obniża to nietylko wydajność pracy robotnika, ale ponadto odsuwa, licznych robotników od pracy w ogóle. Dlatego też obecność na miejscu Inspektoratu Pracy jest konieczna.

Należyte rozwiązanie powyższych zagadnień łączy się ściśle z zapewnieniem portowi tutejszemu normalnego rozwoju na przyszłość. Dotychczas warunki robocizny dla pracodawców były naogół pomyślne, płace w stosunku do innych portów były niższe i pracodawcy nie byli zmuszeni liczyć się z warunkami dyktatowanymi przez związki robotnicze, ponieważ takowe jeszcze w Gdyni nie istnieją. Jednak te stosunki nie dadzą się utrzymać nadal, jeżeli na czas nie zapobiegnie się wzrostowi szerzącego się już obecnie niezadowolenia. W dniu 12 ub. m. odbyło się w Gdyni zebranie, na którem robotnicy dali wyraz niezadowoleniu za niedostateczne otoczenie ich opieką przez miarodajne czynniki. Stan obecny poddano również ostrej krytyce. Należy się też zupełnie poważnie liczyć z dalszymi krokami w kierunku organizacji robotniczej i wrogiego ustosunkowania się do sfer gospodarczych. Aczkolwiek akcję organizacyjną z wielu względów uważać można za pożądaną, to jednak równomiernie z tem powinna posuwać się także ingerencja rządowych czynników w celu usunięcia omawianych tu niedomagań, aby tem samem uchronić rozwój Gdyni od niepożądanych i szkodliwych powikłań socjalnych. K

Czy jesteś już członkiem Ligi Morskiej i Rzecznej?

Kronika morska

Budowa chłodni w Gdyni.

W dniu 14. ub.m. wyjechała zagranicę komisja pod przewodnictwem delegata Min. Przemysłu i Handlu p. inż, Szawernowskiego. celem obejrzenia portowych chłodni zagranicznych. Bank Rolny w ścisłem porozumieniu z M. P. i H. przystępuje już we wrześniu b. r. do budowy portowej chłodni w Gdyni. Wyjazd wspomnianej Komisji ma zabezpieczyć zastosowanie dla chłodni w Gdyni ostatnich zdobyczy techniki w dziale chłodnictwa.

Koncern Gieschego w Gdyni.

W dniu 16. bm. p min. Przemysłu i Handlu podpisał umowę o oddanie na 35 lat terenu w Gdyni dla eksportu węgla Koncernowi Giesche. Temsamem zrobiono ważny krok w dalszem związaniu Górnego Śląska z naszym portem. Giesche swoim kosztem ma uruchomić inwestycje mechaniczne dla eksportu 55.000 ton węgla miesięcznie, oraz nabyć i uruchomić pod banderą polską statki o pojemności 10,000 ton.

Regulacja Wisły.

Ministerstwo Robót publicznych opracowuje obecnie plany regulacyjne Wisły na odcinku Górny Śląsk — Gdańsk.

Prace regulacyjne są podzielone na lat 20 a związane z tym koszta wynosić mają około 500 miljonów złotych. Pierwsza rata w wysokości 25 miljonów zostanie prawdopodobnie wyasygnowana już w roku przyszłym.

Zmiana kierunku Golfstromu.

Okręty Homeric i Majestic kursujące między Europą a Ameryką północną, stwierdziły w czasie ostatniej swej podróży znaczne odchylenie kierunku Golfstromu. Podobno w pewnym miejscu, w którym dotychczas prąd biegł w kierunku wschodnim prąd obecnie skierował się ku zachodowi. Dokładnych danych co do zmiany kierunku prądu dotychczas jeszcze niema.

Budowa nowych okrętów.

W miesiącu lipcu spuszczono na wodę 52 okręty. Podział na poszczególne Państwa przedstawia się następująco: Anglja 26, Niemcy 6, Holandja 4, Norwegja 3, Rosja 2, Stany Zjednoczone 2, Szwecja 2, Argentyna 1, Belgja 1, Hiszpanja 1, Jugosławja 1, Kolumbja 1, Polska 1 (S. S. Wisła) i Włochy 1.

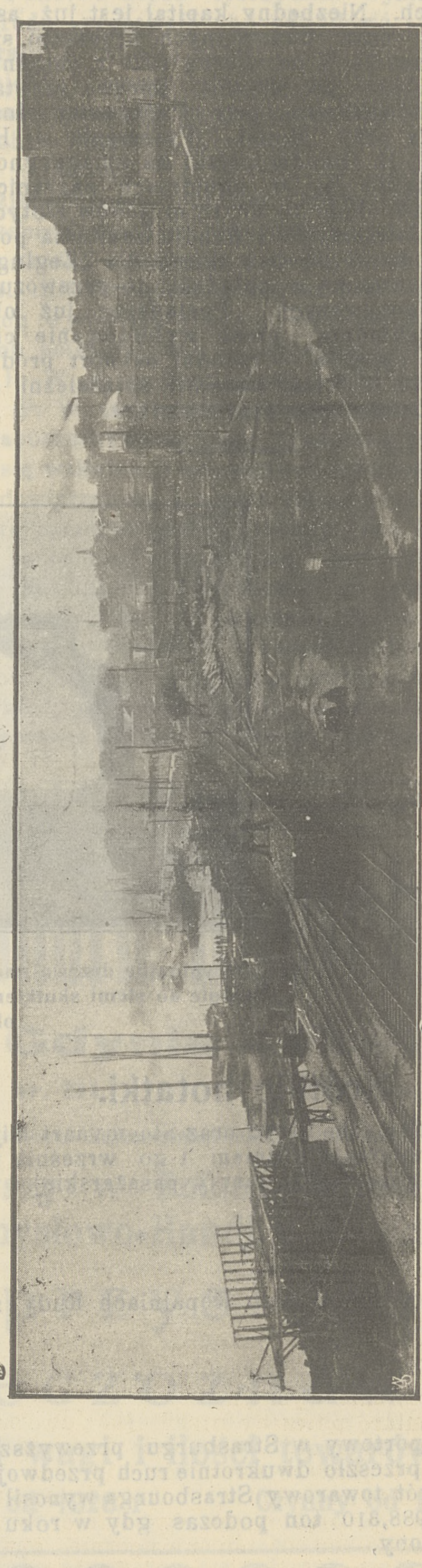
Pozatem udzielono stoczniom nowych zamówień na budowę 51 okrętów mianowicie: Anglja 14 Stany Zjednoczone 12 Norwegja 8, Japonja 4, Szwecja 4, Hiszpanja 3, Francja 2 Danja 1, Holandja 1, Rosja 1, i Włochy 1.

Podróż jachtu polskiego „Carmen"

W pierwszych dniach sierpnia odpłynął z Gdyni do Kopenhagi Jacht żaglowy „Carmen". Jacht prowadził znany sportowiec i członek Jachtklubu polskiego Dr. Czarnowski z Wilna.

Nowa stacja Radjopelingowa.

Przy radjostacji Malin Haed uruchomiono stację Radjopelingową. Stacja pelinguje na żądanie na fali 600 mtr. Znak wywoławczy G M H, poz. 55° 21' 45" N, 7° 20' 30" W.



Widok portu w Tczewie nad Wisłą

Dodatnie i ujemne strony rozwoju portu w Gdyni

(Wywody poniższe oparte są na danych Wydziału Morskiego Grudziądz. Izby Przem. Handl. w Gdyni, którego komunikaty stale zamieszczać będziemy.)

Zdolność przeładunkowa w Gdyni wzrasta z miesiąca na miesiąc. W ostatnim czasie zostały uruchomione przez Polsko Skandynawskie Towarzystwo Transportowe dwa ruchome mosty portalowe najnowszej konstrukcji, których zdolność przeładunkowa wynosi około 70.000 ton miesięcznie.

Mosty te wraz z całkowitem urządzeniem, posuwają się po szynach wzdłuż molo, dzięki czemu niema potrzeby przesumowywania okrętów w czasie przeładunku, a urządzona na mostach jezdnia, po której posuwają się żurawie, umożliwia wykorzystanie dla celów przeładunku jednocześnie kilku torów

Dzięki uruchomieniu tych żurawi zdolność przeładunkowa Gdyni wzrosła do 250.000 ton mies.

Poza temi urządzeniami zostanie uruchomiona już w najbliższym czasie, również przez wymienione Towarzystwo, ruchoma wywrotnica mostowa, za pomocą której odbywać się będzie ładowanie całemi wagonami. Zaznaczyć wypada że wywrotnic podobnej konstrukcji dla ładowania statków morskich nie posiada jeszcze żaden port Europy.

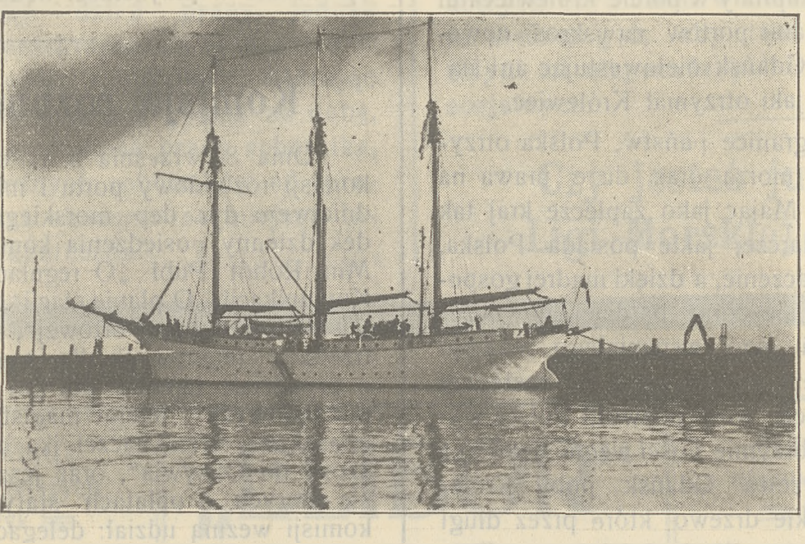
Wywrotnica ta wciąga całe wagony na specjalny pomost, opuszczony z mostu wywrotnicy na tor kolejowy, automatycznie mocuje wagon do pomostu, poczem pomost wraz z wagonem zostaje wciągn. do góry i przesunięty wzdł. mostu nad lukę ładowni. Po przechyleniu pomostu pod odpowiednim kątem cała zawartość wagonu wysypuje się przez otwartą przednią ścianę do leju rury teleskopowej, za pomocą której ładunek dostaje się na dno okrętu.

Zastosowanie wyciągu teleskopowego, który można w miarę potrzeby przedłużać lub skracać w granicach od 20 do 5 mtr., daje możność ładodawania największych nawet okrętów oraz zapobiega uszkodzeniu ładunku podczas ładowania.

Zdolność przeładunkowa wywrotnicy wynosić będzie przeszło 200.000 ton miesięcznie, czyli po jej uruchomieniu zdolność przeładunkowa portu wzrośnie do 450.000 ton miesięcznie.

A teraz odwrotna strona medalu. Już dziś brak odpowiednich połączeń kolejowych między Gdynią a polskim obszarem przemysłowym nie pozwala wykorzystać nawet obecnie istniejących portowych środków przeładunkowych. A co dopiero będzie za kilka miesięcy, kiedy zdolność przeładunkowa wzrośnie do pół miljona ton miesięcznie?

Pół miljona ton, to 50.000 wagonów dziesięciotonowych czyli tysiąc pociągów po 50 wagonów w ciągu jednego miesiąca. Takiej ilości pociągów nie jest w stanie obecny węzeł kolejowy przetransportować do Gdyni, choćby ze względu na to że obsługuje jednocześnie port Gdański. Aby nie hamować świetnego rozwoju portu w Gdyni, za wszelką cenę winno być przyśpieszone wykończenie znajdującej się w budowie linji kolejowej Bydgoszcz-Gdynia, z którą jest ściśle związany dalszy rozwój pierwszego portu Rzeczypospolitej a łącznie z tem zwiększenie naszego eksportu, który jest jedynym czynnikiem, jaki wyrównać zdoła ujemny bilans handlowy.



Statek szkolny Marynarki Wojennej „Iskra"

Rynek eksportowy drzewny

Jedno z wielkich angielskich przedsiębiorstw drzewnych ogłasza ciekawą statystykę europejskiego handlu drzewem tartem z ostatnich trzech lat Według tych danych tranzakcje drzewem tartem wynosiły w roku 1925 3 937 tys. standartów, w roku 1926—3 825, zaś w r. 1927 osiągnęły rekordową wysokość 4.690 tys. standartów.

Wśród krajów wywożących w roku ubiegłym, podobnie jak w poprzednich latach, na pierwszem miejscu stała Finlandja, która dostarczała na rynki obce 27 proc. materjału tartego, dalej Szwecja 22,5 proc., później Polska 15 proc., Rosja 9,5 proc., Czechosłowacja 6,5 proc., Łotwa 3,5 proc. inne mniej. Udział Szwecji zmniejszył się powoli, lecz stale (w r. 1925 — 26 proc w roku 1926 — 24. proc.) Zmniejszył się również w porównaniu z rokiem poprzedniem udział Finlandji (w r. 1925 — 29 proc) w r. 1926 — 26 proc.) Wywóz z Rosji nie osiągnął rozmiarów (1925 — 10 proc., w r. 1926 — 8 proc., Udział Polski wskazuje stały wzrost. W r. 1925 wynosił on 7 proc. (290 tys. standartów) w r. 1926 — 14 proc. (530 standartów) w r. 1927 — 15 proc, (710 tys. standartów). Wśród rynku zbytu na pierwszem miejscu stoi jak zwykle Anglja z 2.114 tys. standartów (45 proc. ogólnej tranzakcji europejskiej). dalej Niemcy z 17,5 proc., Holandja 10 proc., Francja 7 proc., Belgja 5,5 proc., Danja 3 proc., Hiszpanja 2,5 proc.

Ciekawem jest, że w przeciwieństwie do wielu krajów eksportujących drzewo, wywóz z Polski rozkładał się zwłaszcza w r. 1927 dość równomiernie pomiędzy poszczególne rynki zbytu w zależności od ich ogólno-europejskiego znaczenia, z wyjątkiem jednej Hiszpanji i przy pewnem zaniedbaniu Francji i Danji. Jest to wynik naszego położenia geograficznego, bliskiego centrum Europy przy jednoczesnem posiadaniu niezamarzających przez cały rok portów. Uwzględnienie tranzakcji drzewem okrągłem wprowadziłoby zmiany w ogólnym obrazie handlu międzynarodowego i naszego w nim udziału, stosownie do znacznych rozmiarów polsko-niemieckiego handlu surowcem tartacznym, papierówką oraz kopalniakami.

W roku 1928 pewne pogorszenie sytuacji gospodarczej Europy, a zwłaszcza niemal powszechne zmniejszenie ruchu budowlanego, wpłynie niewątpliwie na skurczenie się handlu drzewnego. Rozmiary, w jakich to nastąpi, dziś naturalnie przewidzieć się nie dadzą. Według dotychczasowych danych z większych rynków zbytu w najsilniejszym stopniu redukują swe zapotrzebowania Niemcy. Sytuacja w Anglji nie jest jeszcze w dostatecznej mierze wyjaśniona, w szczególności wobec tego, że sezon budowlany dochodzi w tym kraju dość późno do swego największego napięcia.

Wśród krajów wywożących ogólne zmniejszenie obrotów najsilniej odbije się na Szwecji, w której produkcja wobec długotrwałego lokautu w przemyśle tatarczanym jest w roku bieżącym mocno spóźniona. Ilościowe zmniejszenie wywozu, jakto widać na podstawie dotychczasowych danych, nie oszczędzi również i Polski. Nie jest jednak wykluczone, że pewną korektywę w wartości wywozu na naszą korzyść wprowadzi poziom cen wyższych w każdym razie dziś, niż w najdawniejszych miesiącach ubiegłego sezonu.

Powszechna Wystawa Krajowa

W następnym roku upływa dziesięć lat od czasu podpisania traktatu pokojowego, dziesięć lat od czasu zmartwychwstania Polski. W minionym okresie Państwo nasze olbrzymim wysiłkiem całego narodu pracowało nad odbudową i odrodzeniem kraju i dzisiaj zabiera się do uczczenia dziesięciolecia swego istnienia wielkiem pokazem pracy całego narodu we wszystkich dziedzinach, Powszechną Wystawę Krajową.

Jak wiadomo P. W. K., to dzieło całej Polski zjednoczonej odbędzie się w lecie 1929 r. Nad przeprowadzeniem tego dzieła pracuje energicznie zarząd z byłym wojewodą Wachowiakiem na czele. Kilkumiesięczny okres prac przygotowawczych wydał już obecnie wspaniałe wyniki, o których poinformował społeczeństwo przez prasę dyr. P. W. K, p. Wachowiak przed kilkunastu dniami. P. W. zaznaczył, iż jeszcze przed rokiem, kiedy zapoczątkowano prace organizacyjne, spotykano się wskutek niezliczonych trudności z dużem niedowierzaniem a często nawet przeszkodami. W miarę postępu robót jednak idea P. W. K. zaczęła przenikać w najszersze warstwy społecz. i dzisiaj już niema pesymistów ani malkontentów, którzyby uważali wystawę za rzecz nierealną. Nie mało trudności sprawiał problem finansowy, obecnie już szczęśliwie rozwiązany i to w sposób, który niema przykładu w historji wielkich wystaw. Budżet wystawy obliczono na 15

Chłodnie i składy w Gdyni

Wskutek wspólnej inicjatywy Minist. Przemysłu i Handlu, Ministr. Rolnictwa i Państwowego Banku Rolnego zadecydowano budowę wielkich chłodni i składów dla towarów spożywczych w Gdyni. Chłodnie te zbudowane będą w dużych rozmiarach, w celu ułatwienia i zracjonalizowania eksportu jaj, masła, mięsa, bekonów i towarów pokrewnych. Niezbędny kapitał jest już asygnowany, do prac budowlanych przystąpi się pod koniec września, a na wiosnę 1929 r. chłodnie mają być oddane do użytku. Sprawa ta stała się niezmiernie aktualna, gdy Państwowy Instytut, Eksportowy przy Minist. Przemysłu i Handlu stwierdził, iż handel polski na zmagazynowanie samych tylko jaj w chłodniach zagranicznych traci rocznie około 10 do 15 miljonów złotych.

Minist. Przemysłu i Handlu zamierza pod koniec r. b. zamówić dwa okręty dla „Żeglugi Polskiej", zaopatrzone w chłodnie, do przewozu produktów spożywczych. Posiadając już obecnie wagony - chłodnie przez wybudowanie chłodni w Gdyni i okrętów — chłodni eksport produktów spożywczych z Polski zapewne uniezależni się od obcego, kosztownego pośrednictwa.

Ruch portowy w Gdyni w miesiącu lipcu

W miesiącu lipcu weszło do portu 123 okrętów łącznej pojemności 103,278 t. r. n. w tem 116 parowców. 3 lichtugi morskie, i 4 holowniki, Podział na poszczególne bandery przedstawia się następująco: Szwecja 39 okrętów, Niemcy 26. Łotwa 15. Polska 12. Danja 11. Norwegja 9. Anglja 5. Francja 4. i Gdańsk 2. Próżnych okrętów weszło 96. z tómasówką 23 z kamieniem 2, z rudą żelazną 1, z ry em 1 z pasażerami i towarami 5, pasaż rami 4.

Przywieziono ładunków 33, 888 ton. posażerów 1273

Na wejściu było 118 okrętow łącznej pojem- 101,063 t. r. n. w tem 100 parowców, 4, lichtugi morskie i 4 holowniki Podział na poszczególne bandery przedstawia sie następująco: Szwecja 34 okręty, Niemcy 25. Łotwa 16, Polska i Danja po 11, Norwegja 9, Anglja 6, Francja 4, i Gdańsk 2.

Próżnych okrętów było na wyjściu 19. z węglem 88, z drzewem i otrębami ryżowemi po 1. z pasażerami i towarem 2 z pasażerami 6. Wywieziono ładunku 169 046 ton w tem 168,524 ton węgla 522 tony innego ładunku. Pasażerów wyjechał 1588.

Ogólny ruch portowy w miesiącu lipcu wynosił 241 okrętów łącznej pojemności 204,341 t. r. n. ogólny ruch towarowy wynosił 202,934 tony.



Oryginalne drzewo nad Bałtykiem polskim, wygięte prawie równolegle do ziemi skutkiem wichrów szalejących czasami nad naszem oknem na szeroki świat.

Krótkie notatki.

Rotterdamsche Lloyd oraz Stoomvaart Mij. Nederland zamierzają z dniem 1-go września wprowadzić znaczną zniżkę taryfy pasażerskiej.

* * *

Strajk w Szwedzkich Kopalniach Rudy został ukończony.

* * *

Ruch portowy w Strasburgu przewyższył w roku 1927 przeszło dwukrotnie ruch przedwojenny. Ogólny obrót towarowy Strasbourga wynosił w roku 1913 1,988,310 ton podczas gdy w roku 1927 4,742,452, tony,

* * *

Poza linją francuską która ma być uruchomiona w najbliższych dniach między Gdynią a Ameryką południową, zostanie wkrótce uruchomiona przez firmę żeglugową Johnson nowa linja do Ameryki południowej której okręty odchodzić będą jeden raz na miesiąc.

* * *

Skandynawian Levant and America S. S. Agency, utrzymująca stałą linję między Gdańskiem a portami Bliskiego Wschodu, zamierza według potrzeby ładować swe statki w Gdyni.

* * *

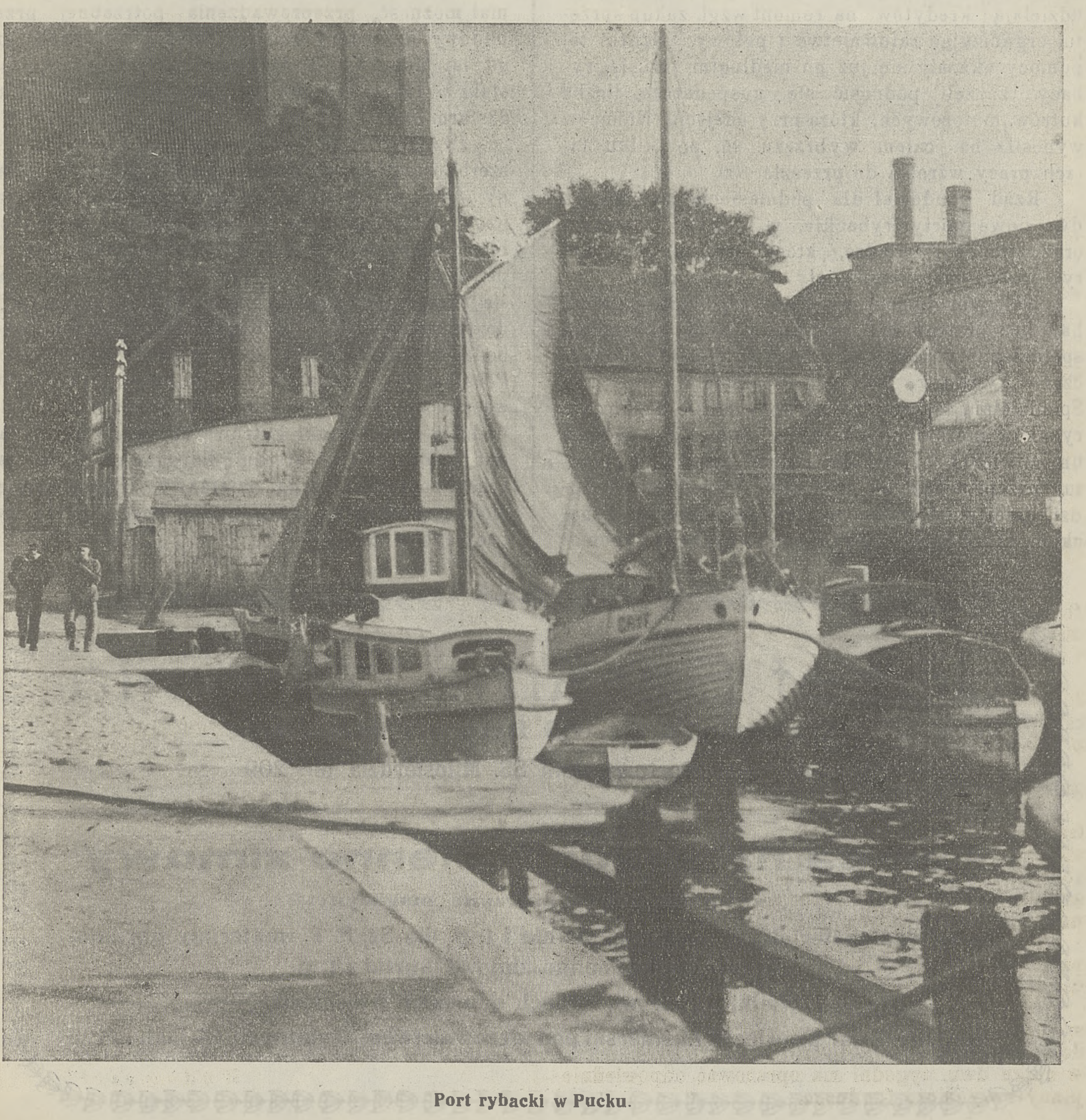
W Coruni dokonano próby kabla pilotowego, wynalazku pewnego inżyniera francuskiego. Próba wypadła bardzo pomyślnie. Kanonierka „Dato", kierowana za pomocą kabla płynęła zupełnie dokładnie wyznaczonym kanałem, reagując na wszystkie wskazówki kabla.

Rybacy i rybołòstwo morskie

Wszystkie prawie osiedla, wzdłuż morza polskiego położone, zamieszkałe są od wieków przez rybaków kaszuskich, u których zawód ten wiekowym zwyczajem przechodzi z ojca na synów i wnuków. Istnieją tu rody rybackie, sięgając tradycją swą aż hen w czasy Swiatopełka i pierwszych książąt pomorskich. W pochodzie wieków takie rody, jak Kąkolów, Konków i innych rozrosły się do tego stopnia, że dzisiaj w każdej niemal wiosce jestkilkunastu a nawet kilkudziesięciu rybaków wspólnych nazwisk, którzy, jeśli już obecnie nie są spokrewn. czy spowinowaceni między sobą, z całą pewnością wywodzą się z jednego pnia macierzystego. Naszych rybaków morskich cechuje wielkie poszanowanie tradycji wiekowej, wyrażającej się tak w charakterze tego nawskroś po polsku czującego ludu, jak i w jego obyczajach. Rybak kaszubski jest to człowiek prawego charakteru, pracowity, religijny, w stosunku, do obcych podejrzliwy i zamknięty w sobie, natomiast gościnny i do wszelkich usług i poświęceń skory, jeśli kogoś raz obdarzył przyjaźnią.

Z wyjątkiem wioski Hel, którą zamieszkują zniemczeni holendrzy, ludność rybacka jest szczerze katolicko-polska, a przekonanie swoje dokumentuje zawsze w czasie świąt narodowych, obchodów religijnych i innych imprez społecznych. Wioska Hel powoli również się polszczy. Coraz liczniej osiadają tu rybacy kaszubscy z innych wiosek, wnosząc do niemieckiego do niedawna osiedla ducha polskiego i katolickiego.

Położenie gospodarcze rybaków kaszubskich



Port rybacki w Pucku.

miljonów złotych. Korzystano częściowo z kredytu Banku Gospodarstwa Krajowego jednakże tylko w wysokości 1 miljona złotych, 4 dalsze miljony zdołał zarząd zmobilizować własnemi siłami. Dzięki tym środkom zapewnione jest w zupełności ukończenie budowli, rozsianych na terenie wystawy, położonym w sercu miasta Poznania na szerokości 50 ha. Dotychczas wykonano już olbrzymi szmat pracy. M. in. przekopano i przewiez, dla regulacji terenu 100.000 m^3 ziemi, wybud. 7 km. sieci kanalizacyjnej, 10 km. sieci wodociągowej, zużyto 4,150,000 sztuk cegły, 150 wagonów wapna. Kable elektryczne ciągną się na przestrzeni 12 km. dostarczając prąd 400 latarniom, które oświetlać będą teren wystawowy.

W ramach wystawy powstanie obraz nowoczesnej Polski. W 32 grupach, podzielonych na 200 klas, przedstawiony zostanie obraz naszej kultury, naszego gospodarstwa narodowego, rolnictwa, przemysłu, handlu, nauk, i t. p. W wystawie zapewniony jest udział całej Polski, praca organizacyjna w tym kierunku jest już na ukończeniu.

W zrozumieniu wielkości dzieła w wystawie weźmie udział rząd Rzeczypospolitej oraz poszczególne ministerstwa. W celu skoordynowania zabiegów w tym kierunku utworzono komitet międzyministerjalny oraz osobny komisarjat rządu, który będzie czuwał nad całością wystawy organizowanej przez ministerstwa.

W czasie trwania wystawy (15 maja—15 września 1929) odbędzie się w Poznaniu szereg zlotów, zjazdów i kongresów tak krajowych jak i międzynarodowych. W celu umożliwienia zwiedzenia wystawy gościom i wycieczkom zagranicznym Ministerstwo Przemysłu i Handlu przyrzekło przeprowadzenie rewizji obecnie obowiązującego systemu paszportowego i celnego.

H. W.

O rozbudowę Gdyni i na wybrzeżu

W dniu 7 b. m. w Gdyni, w gmachu Urzędu Morskiego, odbyło się posiedzenie stałej komisji międzyministerjalnej do spraw rozwoju portu i miasta Gdyni.

Posiedzenie, w którem brało udział przeszło 30 przedstawicieli ministerstw i organizacyj samorządowych, przemysłowych i handlowych, otworzył p. Teodozy Nosowicz, dyr. departamentu morskiego.

Komisja rozpatrywała kwestję rozplanowania gmachów państwowych i samorządowych w Gdyni.

Następnie wysłuchano referatu magistratu m. Gdyni o zamierzeniach inwestycyjnych na najbliższe lata, przyczem podkreślono, że szybkie tempo rozbudowy portu wymaga aby miasto niemniej szybko rozwijało, się i że ewentualne trudności finansowe należy pokonać.

Komisja stwierdziła pozatem, że najbardziej palącą sprawą dla portu w Gdyni jest wybudowanie zakładu kwarantannowego.

W celu przyśpieszenia prac w tym kierunku wyłoniono komisję specjalną pod przewodnictwem delegata Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, która w ciągu dwu tygodni ma opracować odpowiednie plany i wynaleźć fundusze.

Następne posiedzenie odbędzie się 4 września r. b. w Gdyni.

Analogicznie do już istniejącej stałej komisji międzyministerjalnej do spraw rozwoju portu i miasta Gdyni, m-stwo przem. i h. powołało stałą komisję do spraw rozwoju wybrzeża. Celem komisji jest rozpatrywanie całokształtu spraw, związanych z ogólnym rozwojem naszego wybrzeża pod względem: gospodarczym i kulturalnym oraz uzgadniania projektów i zamierzeń pomiędzy ministrami, szybkie ich wykonanie, informowanie rządu o stosunkach i potrzebach wybrzeża, na zaproszenie przewodniczącego, którym jest delegat m stwa przem. i h. Regulamin komisji przewiduje ponadto udział w posiedzeniach przedstawicieli organizacyj społecznych, samorządowych, handlowych, przemysłowych, kulturalnych, sportowych i turystycznych, których zaprasza przewodniczący.

Pierwsze posiedzenie organizacyjne odbyło się w Gdyni dnia 6 sierpnia br.

Nowy film morski.

W ostatnich dniach lipca br. zostały ukończone zdjęcia filmowe do wielkiego obrazu propagandowego, nakręcanego przez Ligę Morską i Rzeczną p. t. „Praca Polska na morzu", podług scenarjusza Dyr. A. Uziembły,

Film ten obejmuje pełnię rozwoju Gdyni, jako miasta portowego, budowę samego portu i ukończone już jego części. ruch okrętowy handlowy i pasażerski, przeładunek, pracę kranów węglowych, życie marynarza i robotnika portowego i wogóle wszystko to co wypełnia pracowity dzień naszego młodego portu.

Specjalny dział został poświęcony marynarce wojennej, jej życiu i pracy. Pozatem dokonano całego szeregu zdjęć z panoramy wybrzeża, plaży i morza tak, że jako całość obraz ten da zupełnie dokładne pojęcie widzowi o tym wielkim wysiłku uwieńczonym tak realnymi i mocnymi wynikami, jakiego Polska dokonała w ostatnich latach na morzu.

Film zrealizowany został przy czynnej pomocy władz wojskowych, handlowych-morskich i komunalnych. Reżyserował art. mal. Cz. Nowocień nakręcał p. St. Sebel.

Obraz w całości wyświetlony będzie na Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu w 1929 roku a w częściach już w październiku b. r. w Warszawie i na prowincji.—

O obniżenie frachtów.

U. S. Schipping Board zamierza rozpocząć starania przed „Konferencją Antlantyku Północnego" mające na celu obniżenie frachtu między Bostonem a portami europejskiemi o 2 centy za każde 100 lb. W razie nieustępliwego stanowiska Schipping Board zamierza wystąpić z „Konferencji" celem obniżenia taryfy na własnych linjach.

Celem propagandy portu w Gdyni wydawać będziemy od czasu do czasu specjalne numery Przeglądu Bałtyckiego dla zagranicy w językach obcych.

Wydawnictwo.



Praca nurków na dnie morza.

przed wojną światową nie było nadzwyczajne. Rząd niemiecki w stosunku do potrzeb rybołóstwa na wybrzeżu kaszubskim nie okazywał zbytnio pomocy i zrozumienia. Jedynie rybacy helscy — Niemcy — cieczyli się opieką władz, okazującą się w formie zbudowanego małego portu rybackiego i pomocy finansowej. Rybacy kaszubscy natomiast wskutek różnych niepowodzeń na morzu oraz dla braku odpowiedniej organizacji samopomocy wegetowali a nawet corocznie przez pewien czas cierpieli nędzę. W czasie wojny światowej położenie rybaków znacznie się pogorszyło. Wskutek niemożności przeprowadzenia potrzebnych reparacyj, sprzęt rybacki uległ zniszczeniu a ludność pozbawiona została środków do zarobkowania

Tak stały rzeczy, kiedy Polska objęła wybrzeże w swe posiadanie. Władze nasze odrazu okazały zrozumienia dla palących potrzeb rybaków morskich i pospieszyły z pomocą doraźną udzielając kredytów na remont wzgl. zakup sprzętu, organizując ratownictwo i połowy. Skutki tej pomocy okazały się już po niedługim czasie, rybacy zaczęli podnosić się gospodarczo, liczba kutrów motorowych, która przy odejściu Niemców wynosiła na całem wybrzeżu 25, po kilku latach pracy wzrosła do przeszło 100.

Rząd zbudował dla podniesienia rybołóstwa dwa nowe porty rybackie, w Gdyni i Jastarni oraz ustanowił władze, które organiz. polskiego rybołóstwa morskiego ujęły w swoje ręce.

Dalszym etapem rozwoju tej ważnej gałęzi handlu i przemysłu morskiego było utworzenie spółdzielni rybackiej pod nazwą: Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich, Spółdzielnia w Gdyni. Spółdzielnia ta, w której zgrupowała się duża część rybaków morskich, postawiła sobie za zadanie umożliwienie rybakom kupna kutrów i sprzętu, przeprowadzanie remontu uszkodzonych łodzi, dalej zbudowanie własnej stoczni łodzi rybackich, stworzenie w Gdyni rynku rybnego zapomocą sprzedaży towaru kupcom tej branży w Gdyni oraz zapoczątkowanie polskiego przemysłu rybnego.

Inicjatywa założenia spółdzielni wyszła z Banku Gospodarstwa Krajowego, który też akcję całą opracował, sfinansował i w czyn wprowadził. Spółdzielnia pod koniec roku 1927 posiadała już 460 udziałów, z tego 200 znajdowało się w ręku wspomnianego banku. Udziałowcy korzystali z kredytu, w sposób następujący: otrzymywali na dogodnych warunkach spłaty siecie, sprzęt rybacki, materjał zapasowy dla łodzi, zakupywany wprost z fabryk a wykonany w jakości najlepszej. Pozatem zarząd spółdzielni zakupił w roku ubiegłym ośm kutrów, oddając je mniej zamożnym rybakom do dyspozycji również na dogodnych warunkach spłaty. Wreszcie udzieliła spółdzielnia rybakom pożyczek na remont domków i kutrów, dzięki czemu cały szereg osiedli rybackich otrzymał możność, przeprowadzenia potrzebnej przebudowy względnie remontu nienaprawianych już od lat domów. Z kredytu spółdzielni korzystało w 1927 roku 162 członków z Kuźnicy, Helu, Jastarni Boru i Gdyni.

Program prac spółdzielni na rok 1928 jest szeroko zakrojony i energicznie już urzeczywistniany. Na samym początku roku zwiększyła się znacznie liczba członków tej pożytecznej ze wszech miar instytucji. Liczba nowozakupionych kutrów podniosła się do 16 i zostanie w najbliższym czasie jeszcze powiększona. Spółdzielnia przystępuje do fabrykacji sieci w Gdyni którą wykonywać, będą starzy rybacy oraz wdowy po rybakach Pozatem planowana jest na czas najbliższy budowa stoczni rybackiej, która przeprowadzać będzie budowę oraz remont kutrów motorowych. Plac pod projektowaną stocznię uzyskał ruchliwy zarząd spółdzielni drogą dzierżawy trzydziestopięcioletniej od rządu w okolicy obecnego portu rybackiego w Gdyni.

Maturzysta opuszczający gimnazjum przygotowany będzie do zawodów najbardziej w mieście portowem spotykanych, wymagających dużo morskich znajomości z dziedziny handlu portowego i zamorskiego, przyczem oczywiście posiadać będzie ogólne wykształcenie, jakie daje każde gimnazjum w kraju.

Na nowy rok szkolny projektowana jest dalsza rozbudowa gimnazjum oraz urządzenie bursy uczniowskiej. Wobec uzyskania prawa publiczności gimnazjum liczyć może na poparcie społeczeństwa miejscowego i z kraju, które zainteresowane będzie w oddaniu swych dzieci do tej właściwej, jedynej w swoim rodzaju uczelni. Ze strony władz miejskich, należy to podkreślić z uznaniem, szkoła spotyka się z daleko idącem poparciem, ujawniającem się w bezpłatnem oddaniu lokalu, uwolnieniu od świadczeń na rzecz miasta oraz ostatnio w ustanowieniu stypendjów dla zdolnych a biednych uczni.

Bursa dla uczniów gimnazjum mieści się w pobliskim Małym Kacku Budynek odpowiednio został już przebudowany i urządzony. Narazie mieszkać tu będą tylko chłopcy, na przyszłość przewiduje się jednak również urządzenie Bursy dla dziewcząt. Dzięki tym nowoczesnym urządzeniom oraz nowemu, odpowiadającemu wymaganiom życiowym sposobowi wychowania, uczelnia ma zapewnioną możliwość dużego rozwoju.

Godziny urzędowania

Główna Kasa Miejska: Gdynia		**Magistrat:** m. Gdyni	
w dnie powszedn.	8-15	godz. urzędowe od	8-15
w sobotę	8-12	w sobotę	8-13
dla publiczności	9-13	dla publiczności	8-13

Z uznaniem należy podkreślić ofiarną i bezinteresowną pracę ludzi dobrej woli, która wydaje tak obfity plon i przynosi niezmierną korzyść tak rybactwu wybrzeża jak majątkowi narodowemu. Dzięki wysiłkom pp. Ks. Pronobisa, burmistrza Krauzego, naczelnika Urzędu Rybackiego Hryniewieckiego, rybaka Konkego, a przedewszystkiem dyr. Banku Gospodarstwa Krajowego p. Wejersa, rybacy na wybrzeżu naszem korzystają z wydatnej pomocy polskiej i znajdują u władz ojczystych zrozumienie dla interesów. Wolna Polska wzięła ich pod skrzydła swej opieki, której odmawiał im systematycznie przez długie lata niewoli wróg — najeźdźa.

H. W.



Polskie okręty wojenne w porcie gdyńskim

Gimnazjum w Gdyni

Z rozbudową miasta zaczęły przypływać do Gdyni liczne rzesze pracowników handlowych, technicznych oraz urzędników państwowych i komunalnych. W przeciągu ostatniego roku ludność miasta wzrosła o ca. 300 do 400 proc. a temsamem podwyższyła się również znacznie liczba dzieci uczęszczających do szkół. Słusznie więc też zaczęto poważnie myśleć o utworzeniu w Gdyni szkoły średniej, która przygarnęłaby dzieci miejscowej i napływającej inteligencji, stanowiącej ze względu na specjalny charakter rozbudowy Gdyni poważny procent ogólnej liczby jej mieszkańców. Starania te uwieńczone zostały realnym wynikiem, w październiku 1927 r. udało się p. dr. Zegarskiemu, b. kuratorowi poleskiego okręgu szkolnego, zorganizować zaczątek obecnie istniejącego i dobrze się rozwijającego gimnazjum.

W początkach swego istnienia młoda uczelnia miała do pokonania liczne trudności walcząc z brakiem odpowiedniego pomieszczenia, potrzebnych podręczników i t. p. Utworzone dwie klasy, liczące razem około 60 uczniów i uczennic, pobierały naukę w dwuch zmianach dziennie i to w czasie od 7. m. 40 do godz. 5 p. p. Warunki zmieniły się na lepsze w grudniu ubiegłego roku, gimnazjum przeniesione zostało do nowo wybudowanej szkoły powszechnej, w której miasto przydzieliło mu ubikacje na pierwszem piętrze. Nowy lokal zbudowany jest według ostatnich wymagań technicznych i sanitarnych. Dzięki staraniom dyrektora uczelni, p. dr. Zegarskiego, zaopatrzono korytarze i klasy w obrazy krajoznawcze, mapy, krzyże i portrety Prezydenta Rzeczypospolitej. Pozatem stworzono zaczątek bibljoteki szkolnej, liczącej już pokaźną ilość tomów.

Gimnazjum pracuje według programu humanistycznego z pewnem odchyleniem, mianowicie kładzie nacisk na nauki przyrodnicze, stojące w łączności z terenem nadmorskim. Szczególnie uwzględnia się geografję, która w wyższych klasach stosując się do wymagań tutejszego życia gospodarczego udzielana będzie jako geografja handlowa i ekonomiczna. Wielki nacisk kładzie się na naukę języków nowoczesnych angielskiego, francuskiego i niemieckiego, które w życiu gospodarczem każdego portu, a więc i Gdyni, mają ogromne zastosowanie. Dyrekcja prowadzi pracę swą w ten sposób, że stosuje wszelkie wskazówki i doświadczenia nowoczesnej pedagogiki, uwzględniając specyficzne warunki Gdyni jako głównego ośrodka polskiej ekspansji zamorskiej.

Ceny ogłoszeń i abonamentu.

A. I Ogłoszenia na okładce	1/1 str.	zł 350,—
„ „ „	1/2 „	„ 175,—
„ „ „	1/3 „	„ 125,—
„ „ „	1/4 „	„ 100,—
II Ogłoszenia w tekście	1/1 str.	zł 250,—
„ „ „	1/2 „	„ 125,—
„ „ „	1/3 „	„ 85,—
„ „ „	1/4 „	„ 65,—
III Ogłoszenia za tekstem	1/1 str.	zł 200,—
„ „ „	1/2 „	„ 100,—
„ „ „	1/3 „	„ 70,—
„ „ „	1/4 „	„ 50,—

IV Notatki reklamowe wiersz jednołamowy 2,—

B. Rabaty			**C. Abonament**	
1) Przy 3× ogłosz.	5%	rab.	1) Rocz. (24 zeszyty)	zł 12,—
2) „ 3×5 „	10%	„	2) Półr. (12 „)	„ 6,—
3) „ 6×10× „	15%	„	3) Kwart. (6 „)	„ 3,—

Adres redakcji: Gdynia, ul. 10 Lutego wila Jurek. Tel. 278

Administracja: Gdynia, ul. Starowiejska. Tel. 278

Wydawca: Drukarnia Bałtycka. **Redaktor:** Henryk Wawrzyniak. Czcionkami: Drukarni Bałtyckiej wszyscy w Gdyni